**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/10440**

**18. Wahlperiode** 24.11.2016



# Beschlussempfehlung und Bericht

## des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**
**– Drucksache 18/9440 –**

## Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

### A. Problem

Bisher erhebt der Bund die Lkw-Maut auf rund 12.800 km Bundesautobahnen sowie auf rund 2.300 km autobahnähnlichen Bundesstraßen. Der Großteil der ca. 40.000 km Bundesstraßen ist jedoch nicht mautpflichtig, obgleich Lkw sämtliche Bundesstraßen befahren und die Verkehrsinfrastruktur damit belasten. Um die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, soll die Nutzerfinanzierung konsequent vorangetrieben werden.

### B. Lösung

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes mit dem Ziel, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

**Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.**

### C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9440 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:

‚b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h.“ ‘

b) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.

c) Der bisherige Buchstabe c wird Buchstabe d und wie folgt gefasst:

‚d) Die Absätze 4 und 5 werden wie folgt gefasst:

„(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Straßen nach Landesrecht auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist.

(5) Auf die Mautpflicht der Streckenabschnitte nach Absatz 4 ist durch Verkehrszeichen nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften hinzuweisen.“ ‘

2. Der Nummer 8 wird folgender Buchstabe d angefügt:

‚d) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Das Bundesamt für Güterverkehr übermittelt in anonymisierter Form die Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Nummer 1, 2 und 6 in regelmäßigen Abständen an das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur betriebene offene Datenportal mCLOUD oder ein Nachfolgeportal, auf dem die Daten allen Interessierten gebührenfrei und in standardisierter Form zur Verfügung gestellt werden.“ ‘;

b) zu dem Gesetzentwurf folgende Entschließung anzunehmen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Lkw-Maut ist eine wichtige Säule der Finanzierung der Bundesfernstraßen. Mit der vorgesehenen Bemautung aller Bundesstraßen ab 2018 wird die Nutzerfinanzierung weiter ausgeweitet.
Die Wegekostenrechnung ist von zentraler Bedeutung für die Ermittlung der Mautsätze. Wichtig sind planbare und verlässliche Einnahmen für die Verkehrsinfrastruktur, eine gerechte und ökologisch orientierte Ausgestaltung der Mautsätze sowie eine hohe Akzeptanz der Lkw-Maut bei den Nutzern.
Das neue Wegekostengutachten 2018 bis 2022 ist noch in der Erarbeitung. Daher enthält der vorliegende Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes noch keine Mautsätze für die Zeit ab 2018. Die Regelung der Mautsätze soll mit der nächsten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes erfolgen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unterschiedliche Mautsätze für Bundesautobahnen und Bundesstraßen – im Rahmen des rechtlich Möglichen und um unerwünschte Lenkungswirkungen zu verhindern – zu vermeiden und hierzu – soweit notwendig – entsprechend die Verständigung mit der EU-Kommission zu suchen,

2. die Mautteilsätze der Infrastrukturkosten anhand der Achslast zu bestimmen, wobei auf die einfache Kontrollierbarkeit der Mautzahlungen zu achten ist und unnötige Eingriffe in den fließenden Verkehr zu vermeiden sind (vgl. hierzu bereits den Entschließungsantrag vom 25. März 2015, Bundestagsdrucksache 18/4463),

3. im Rahmen der Mautharmonisierung nach § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes alle bestehenden Möglichkeiten zu nutzen und weitergehende Fördermöglichkeiten zu schaffen, damit die zur Verfügung stehenden Fördermittel vom Straßengüterkraftverkehrsgewerbe vollständig in Anspruch genommen werden können,

4. sich die bestimmungsgemäße Verwendung des Mautaufkommens nach § 11 Absatz 3 Satz 1 und 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes – im Rahmen des rechtlich Möglichen – von den Ländern in geeigneter Weise nachweisen zu lassen.

Berlin, den 9. November 2016

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

| **Martin Burkert**<br>Vorsitzender | **Dr. Valerie Wilms**<br>Berichterstatterin |
|---|---|

## Bericht der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms

# A. Allgemeiner Teil

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/9440** in seiner 190. Sitzung am 22. September 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung, sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, den Ausschuss für Tourismus und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zusätzlich nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9440 in seiner 94. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397.

Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)394 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Der Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)395 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)396 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE angenommen.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Gesetzentwurf in seiner 66. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(10)478.

Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(10)478 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Der Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(10)476 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(10)477 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(10)479 hat er mit den Stimmen

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE angenommen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 97. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397.

Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)394 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)395 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)396 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE angenommen.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 61. Sitzung am 9.November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397.

Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)394 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)395 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)396 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 86. Sitzung am 9. November 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(8)3865.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme (Ausschussdrucksache 18(23)83-2) übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) in seiner 51. Sitzung am 22. Juni 2016 mit dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BR-Drs. 281/16) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen bietet Anreiz, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen. Sie fördert die Internalisierung externer Kosten, da die Mautsätze teilweise externe Kosten berücksichtigen, die der Güterkraftverkehr verursacht (Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten). Die erweiterte Mautpflicht kann sich ferner positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung auswirken.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)
Indikator 6 (Staatsverschuldung)
Indikator 11 (Mobilität).“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregel und folgender Indikatoren:

Managementregel 6 (Energie-, Ressourcenverbrauch, Verkehr: Entkoppelung und Effizienz steigern

- mithilfe von Forschung und Entwicklung),

Indikator 6 (Staatsverschuldung - Haushalt konsolidieren und Generationengerechtigkeit schaffen)

Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen)

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist nicht erforderlich.“

## IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 18/9440 in seiner 75. Sitzung am 28. September 2016 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Diese hat er in seiner 77. Sitzung am 19. Oktober 2016 durchgeführt. An der Anhörung haben als Sachverständige teilgenommen: Prof. Dr. Thorsten Beckers, Technische Universität Berlin, Prof. Torsten Böger; Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG); Henryk Bolik, Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG; Stefan Gerwens, Pro Mobilität; Michael Korn, Alfen Consult GmbH; Dr. Werner Reh, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND); Frank Schmid, Schmid Mobility Solutions GmbH; Dr. Markus Brohm, Deutscher Landkreistag und Carsten Hansen, Deutscher Städte- und Gemeindebund. Der Deutsche Städtetag war ebenfalls eingeladen, konnte aber an der Anhörung nicht teilnehmen. Eine dem Ausschuss vom Deutschen Städte- und Gemeindebund übermittelte Stellungnahme der drei kommunalen Spitzenverbände zu dem Gesetzentwurf vom 20. April 2016, welche ursprünglich an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gerichtet war, wurde als Ausschussdrucksache 18(15)378C verteilt. Darin heißt es:

„Allgemein

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt grundsätzlich das Vorhaben, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten, als einen Schritt in die richtige Richtung. Ziel muss es jedoch sein, die Lkw-Maut auf das gesamte öffentliche Straßennetz auszudehnen, um für die Infrastrukturen aller staatlichen Ebenen einschließlich der Länder und Kommunen über eine stärkere Nutzerfinanzierung zu zusätzlichen Mitteln für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu gelangen. Auch wenn wir uns eine frühere Ausweitung als zum angestrebten Datum Mitte 2018 gewünscht hätten, so begrüßen wir doch, dass mit dem Entwurf das gesetzgeberische Verfahren begonnen werden soll.

Zu Art. 1 Nr. 1

Die Ausdehnung der Nutzerfinanzierung durch eine Ausdehnung der Lkw-Maut entspricht der von den kommunalen Spitzenverbänden lange erhobenen Forderung. Mit der nun vorgeschlagenen Ausdehnung der Lkw-Maut werden einige Probleme, die sich aus der Beschränkung der Mauterhebung auf Bundesautobahnen und einige Abschnitte von Bundesstraßen ergeben haben, behoben. Besonders die aus der Praxis immer wieder berichtete Problematik der Ausweichverkehre wird für das Netz der Bundesfernstraßen hinfällig, bleibt allerdings bezüglich des nachgeordneten Netzes der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen fortbestehen. Des Weiteren halten wir die Ausweitung für geeignet, die in der Begründung enthaltene Zielsetzung, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern, zu erreichen.

Die Kommunalen Spitzenverbände halten es jedoch weiterhin für dringend erforderlich, die Lkw-Maut auf alle Straßen auszudehnen. Die Beschränkung der Ausdehnung entsprechend § 1 des Entwurfes ist zu eng gerade angesichts der Zielsetzungen, die im vorliegenden Gesetz nur für die Bundesfernstraßen formuliert werden.

Einzubeziehende Fahrzeuge

Wir schließen uns der Auffassung der Verkehrsministerkonferenz an, dass hinsichtlich der Ausnahmen vom Geltungsbereich, Kraftomnibusse im Linienverkehr nach § 42a in die Maut einzubeziehen sind (Rückausnahme in § 1 Abs. 2 Nr. 1). Ein Fernbus wiegt ca. 18t und ist überwiegend auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Einsatz. Die Finanzierung der Abgabe wird nach ersten überschlägigen Rechnungen die Passagiere mit Kosten in Höhe von 0,2 bis 0,4 ct belasten.

Die eigenwirtschaftlichen Verkehre haben auch unter dem Aspekt der Gleichstellung von Eisenbahn- und Straßenfernverkehren für ihre Infrastrukturkosten (Stations- und Trassenpreise) anteilig aufzukommen.

Finanzierung

Die Zielsetzung, mit der Ausweitung der Nutzerfinanzierung im Wege der Ausweitung der Lkw-Maut die Finanzierung von Verkehrswegen zu verbessern, gilt ebenso für die Landesstraßen und auch für die Straßen der kommunalen Baulastträger.

Die inhaltliche Begründung des Regelungsvorschlages zur Ausweitung der Maut hebt darauf ab, dass die Lkw sämtliche Bundesstraßen benutzen und die Verkehrsinfrastruktur belasten, für diese Belastung aber nur auf einem Teil des genutzten Netzes, dem bislang bemauteten Netz, einen Refinanzierungs- und Erhaltungsbeitrag leisten.

Diese Begründung trifft inhaltlich vollständig auch auf das von den kommunalen Straßenbaulastträgern vorgehaltene Straßennetz zu. Zugleich ist die Straßennutzung von Lkw im nachgeordneten kommunalen Straßennetz wegen der spezifischen Fahrdynamik erheblich belastender für die Infrastruktur, als auf dem für den weiträumigen Verkehr optimierten Fernstraßennetz. Viele Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, Ampelstops, Einmündungen, Stop and Go im Stadtverkehr sowie vergleichsweise enge Kurvenradien verursachen hier erheblich größere Schubkräfte auf die Straßeninfrastruktur.

Daher kann der vorliegende Vorschlag nur als erster Schritt begrüßt werden, er ist jedoch nicht hinreichend, um die Problematik der Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur und der höheren Erhaltungsaufwendungen wegen erheblich größerer Belastungen durch den Lkw-Verkehr gesamthaft gerecht zu werden. Um die Finanzierung der Straßeninfrastruktur durch zusätzliche Mittel zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, muss die Nutzerfinanzierung konsequent vorangetrieben und auf alle Straßen ausgedehnt werden.

Nachhaltigkeit

Unter Punkt 4.9. der allgemeinen Begründung wird auf den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie Bezug genommen. Es wird ausgeführt, dass die Ausdehnung der Maut auf die Bundesstraßen zu einem Teil externe Kosten (bes. Luftverschmutzungskosten) berücksichtigt und zur Internalisierung dieser Kosten beiträgt. Darüber hinaus könne sich die erweiterte Mautpflicht positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt auswirken.

Diese Effekte müssen in der gleichen Weise angenommen werden, wenn die Maut auf alle Straßen ausgedehnt wird. Der Verzicht auf die Ausdehnung der Maut auf alle Straßen bedeutet auch einen Verzicht darauf, Wirkungsanteile des Verkehrssektors für die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung zu erzielen.

Mautaufkommen

Eine zentrale Regelung für die Kommunen wird in Art. 1 Nr. 9, § 11 des Entwurfes getroffen. Wir begrüßen, dass für die Träger der Straßenbaulast ein Anspruch auf Erhalt des Mautaufkommens klargestellt wird (Straße finanziert Straße). Wir begrüßen weiterhin, dass dieser Anspruch auf andere Träger der Straßenbaulast als den Bund ausgeweitet wird. Dies bezieht sich bisher auf die Gemeinden mit mehr als 50.000 bzw. 80.000 Anwohner entsprechend § 5 a Abs. 2a Bundesfernstraßengesetz.

Im Entwurf des § 11 Abs. 3 wird von den Anteilen anderer Straßenbaulastträger gesprochen. Dies legt nahe, dass es Überlegungen für die Zumessung des Mautaufkommens gibt. In der Begründung heißt es dazu, dass sich ca.

8% der Bundesfernstraßen in der Trägerschaft anderer Straßenbaulastträger als dem Bund befinden. Im Weiteren sind jedoch keine Hinweise für die Zuweisung des Mautaufkommens an die kommunalen Straßenbaulastträger enthalten. Vielmehr wird pauschal auf noch zu schaffende Grundlagen für die Berechnung der Anteile verwiesen.

Wir weisen schon jetzt darauf hin, dass eine an der Streckenlänge des Netzes in kommunaler Baulastträgerschaft orientierte Berechnung der Aufkommensanteile den Erwartungen der Kommunen allein nicht gerecht wird. Desgleichen halten wir eine Orientierung der Berechnung am Fahrzeugaufkommen oder den auf den Strecken erbrachten Verkehrsleistungen für nicht hinreichend. Vielmehr muss berücksichtigt werden, dass die Fahrdynamik im Bereich des kommunalen Straßennetzes insgesamt besondere Belastungen verursacht und in erheblich höherem Maße schädigend für die Verkehrsinfrastruktur ist, als auf Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen, auf denen ein vergleichsweise gleichmäßiges und die Fahrbahn wenig belastendes Fahrprofil festzustellen ist.

Wir schlagen vor, diese Aspekte als grundlegende Kriterien für die Berechnung der Anteile kommunaler Straßenbaulastträger am Aufkommen der Maut im Gesetzentwurf ausdrücklich zu benennen. Wir behalten uns weitere ergänzende Stellungnahmen vor und stehen für eine Erörterung der weiteren Ausgestaltung zur Verteilung des Mautaufkommens ab 2018 selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Hilmar von Lojewski, Beigeordneter des Deutschen Städtetages

Mathias Wohltmann, Beigeordneter des Deutschen Landkreistages

Timm Fuchs, Beigeordneter des Deutschen Städte- und Gemeindebundes“

Bei der Anhörung wurden u. a. folgende Themen erörtert:

– Das Verhältnis zwischen der Mauthöhe bei Bundesautobahnen und bei Bundesstraßen, sowie Möglichkeiten und Randbedingungen der Festlegung einer einheitlichen Mauthöhe für Bundesautobahnen und Bundesstraßen vor dem Hintergrund der Wegekostenberechnung und des EU-Rechts.

– Die Berechnung der Wegekosten und insbesondere die Frage der Einbeziehung externer Kosten des LKW-Verkehrs bei der Festlegung der Mauthöhe.

– Fragen der Berechnung der Höhe sowie einer Zweckbindung von Mitteln für Abschnitte von Bundesstraßen in kommunaler Baulast.

– Fragen der zentralen Erfassung von Mautdaten unter dem Aspekt des Datenschutzes und der Nutzung der Daten in anonymisierter Form.

– Die Gefahr von Mautausweichverkehren in das nachgelagerte Straßennetz und Möglichkeiten zu deren Vermeidung.

Wegen des Ergebnisses der Anhörung im Übrigen wird auf das Wortprotokoll der 77. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur und die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen auf Ausschussdrucksachen 18(15)378 A-E verwiesen (diese Dokumente sind auch im Internet abrufbar).

In eigener Initiative haben dem Ausschuss der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). der Verband Deutscher Metallhändler e. V. (VDM), sowie gemeinsam der Deutsche Bauernverband (DBV), der Bundesverband der Maschinenringe (BMR) und der Bundesverband der Lohnunternehmen (BLV) schriftliche Stellungnahmen übermittelt, die an die Ausschussmitglieder verteilt wurden.

In seiner 86. Sitzung am 9. November 2016 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)397) eingebracht, dessen Inhalt sich aus Teil a) der Beschlussempfehlung und Teil V. dieses Berichts ergibt, sowie einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)396), dessen Inhalt sich aus Teil b) der Beschlussempfehlung ergibt. Die Fraktion DIE LINKE. hat einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)394) mit folgendem Inhalt eingebracht:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Herbert Behrens, Thomas Lutze, Sabine Leidig, Annette Groth und der Fraktion DIE LINKE. zu der Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache 18/9440 – Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*Artikel 1 Nummer 9 wird wie folgt geändert:*

*§11 Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:*

*„Der Anteil des Bundes ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu verwenden, dies umfasst auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen.“*

*Begründung*

*Der im Bundesfernstraßenmautgesetz verankerte „Finanzierungskreislauf Straße“ steht weder im Einklang mit der Systematik der Wegekostenberechnung, noch ist er geeignet, auf allen politischen Ebenen anerkannte verkehrspolitische Ziele, wie z.B. die Verlagerung von Güterkehr auf die Schiene und die Wasserstraße, zu erreichen, wodurch auch umweltpolitische Zielsetzungen, allen voran die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen und damit auch die gesteckten Klimaziele, verfehlt zu werden drohen.*

*Der Großteil der Mauteinnahmen resultiert aus kalkulatorisch verzinsten Kapitalkosten des Bestandsnetzes, wodurch frühere Investitionen des Bundes über die Maut refinanziert werden.*

*Eine Zweckbindung dieser Mittel für den Straßenbau kann dadurch jedoch nicht begründet werden, sondern bindet vielmehr zukünftige Investitionsentscheidungen an die „betonlastige“ Infrastrukturpolitik vergangener Jahrzehnte. Diese Beschneidung verkehrspolitischen Gestaltungsspielraums zu Ungunsten ökologischerer Verkehrsträger muss vor dem Hintergrund umwelt- und klimapolitischer Herausforderungen aufgehoben werden.*

*Darüber hinaus ist die geltende Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Fernstraßenbau partiell zweckentfremdend, da die Mautsätze mittlerweile auch externe Kosten (bisher nur in Bezug auf die Luftverschmutzung) des Straßengüterverkehrs berücksichtigen. Die Zweckbindung führt jedoch dazu, dass Einnahmen, welche aus den schädlichen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs herrühren, wieder dem Straßenbau und somit dem Straßengüterverkehr zu Gute kommen, anstatt für Maßnahmen zur Luftreinhaltung oder zum Klimaschutz aufgewendet werden zu können.*

*Durch die Neufassung von § 11 Abs. 3 Satz 2 werden die genannten strukturellen Schwächen des Bundesfernstraßenmautgesetzes behoben und die Möglichkeit eröffnet, die Verkehrsverhältnisse in Deutschland erheblich zu verbessern sowie das Erreichen der Klimaziele durch nachhaltige Infrastrukturpolitik zu befördern. Zukünftig sollen primär die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße von der Lkw-Maut profitieren, wobei auch nachgeordneten Gebietskörperschaften (z.B. vermittelt über eine Verstetigung des GVFG) Mauteinnahmen zugewiesen werden könnten. Durch inhaltliche Klarstellung wird zudem sichergestellt, dass auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen durch Einnahmen aus der Lkw-Maut finanziert werden können.*

*Mit der Abschaffung des Finanzierungskreislaufes Straße auf Bundesebene entfällt folglich auch die im Gesetzentwurf der Bundesregierung enthaltene Zweckbindung des den betreffenden Städten zustehenden Mautanteils. Da diese Zweckbindung ein gravierender Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung darstellt, wäre selbige ohnehin aus dem Gesetz zu streichen gewesen.*

Die Fraktion DIE LINKE. hat zudem folgenden weiteren Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)395) eingebracht:

*Änderungsantrag*

*der Abgeordneten Herbert Behrens, Thomas Lutze, Sabine Leidig, Annette Groth und der Fraktion DIE LINKE. zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 18/9440– Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*1. Artikel 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:*

*a) In Buchstabe a sind in § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 nach dem Wort "Güterkraftverkehr" die Wörter "oder den Linienverkehr mit Kraftomnibussen" einzufügen.*

*b) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe a1 einzufügen:*

*'a1) Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:*

*Nach dem Wort "Kraftomnibusse" sind die Wörter ", soweit sie nicht im Linienfernverkehr gemäß § 42a des Personenbeförderungsgesetzes verkehren" einzufügen.*

*2. Nach Nummer 13 wird die Nummer 14 hinzugefügt und wie folgt gefasst:*

*„In Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und wird folgender Buchstabe e angefügt:*

*e) für Kraftomnibusse 0,109 Euro.*

*Begründung*

*Zu 1)*

*Die bestehende Ausnahmeregelung für Kraftomnibusse in § 1 Absatz 2 BFStrMG ist nicht sachgerecht, da schwere Kraftfahrzeuge in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen verursachen und dies auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zutrifft.*

*Auch um die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre sukzessive zu harmonisieren, sind Fernbusse in die Bundesfernstraßenmaut einzubeziehen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht zu beteiligen. Denn die Liberalisierung des Fernbusverkehrs hat bereits zu erheblichen Verlagerungen von der Schiene auf den Bus geführt. Angesichts der enormen öffentlichen Mittel für den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Es ist Aufgabe des Bundes, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen so zu stellen, dass das mit öffentlichen Mitteln gebaute und zu unterhaltende Schienennetz des Bundes auch genutzt wird. Vor diesem Hintergrund ist die bestehende Ausnahmeregelung für Kraftomnibusse bei der Maut nicht gerechtfertigt und lediglich auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr und im Tourismusverkehr zu beschränken.*

*Verkehre mit Kraftomnibussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, sind von der Maut zu befreien, da diese Verkehre zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen und daher eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv wäre. Verkehre mit Kraftomnibussen, die im Tourismusbetrieb eingesetzt werden, sind ebenfalls auszunehmen, da diese im Gegensatz zu Fernbussen nicht in direkter Konkurrenz zur Schiene stehen, sondern in der Regel vielmehr eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.*

*Zu 2)*

*Die Mautteilsatz für Infrastrukturkosten je gefahrenem Kilometer ist der im aktuellen Wegekostengutachten (für die Jahre 2013-2017) für das Jahr 2017 für Busse für Autobahnen errechneten Wert.*

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, mit dem Gesetzentwurf werde die Erfolgsgeschichte der LKW-Maut fortgeschrieben. Die Ausdehnung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen sei ein weiterer wichtiger Schritt zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung. Die öffentliche Anhörung am 19. Oktober habe die Zustimmung aller Sachverständigen für die Ausdehnung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen ergeben. Sie erinnerte daran, dass die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD bereits im März 2015 zu wichtigen Fragen der Ausweitung der LKW-Maut Position bezogen hätten. Die seinerzeit erhobenen Forderungen würden mit dem Gesetzentwurf berücksichtigt bzw. mit dem Änderungs- und dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen auf den Weg gebracht. Es sei ihr wichtig, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge von der LKW-Maut ausgenommen würden, und zwar auch im geschäftsmäßigen Güterverkehr. Deshalb habe man sich mit dem Änderungsantrag Forderungen des Bundesrates, sowie des Deutschen Bauernverbandes, des Bundesverbandes der Maschinenringe und des Bundesverbandes der Lohnunternehmen angeschlossen, landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer

bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h von der Mautpflicht auszunehmen. Um Mautausweichverkehre zu vermeiden, wolle man die Möglichkeit schaffen, durch eine Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Straßen, welche dem Landesrecht unterfielen, auszudehnen. Die in dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen erhobene Forderung nach gleichen Mautsätzen auf Autobahnen und Bundesstraßen sei gerade für den ländlichen Raum von entscheidender Bedeutung. Es handele sich insgesamt um ein gutes Bündel von Maßnahmen zum weiteren Ausbau der Nutzerfinanzierung.

Die **Fraktion der SPD** bemerkte, mit dem vorliegenden Gesetzentwurf setze man Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag um. Sie betonte die Bedeutung des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)396, sowie der Entschließungsanträge der Koalition aus dem Jahr 2015, aus denen sich ergebe, in welche Richtung man die Maut weiterentwickeln wolle. Dies setze man mit dem vorliegenden Gesetzentwurf um bzw. werde es künftig auf der Grundlage des neuen Wegekostengutachtens umsetzen. Sie hob hervor, dass man bestimmte Daten aus der Mauterhebung öffentlich verfügbar machen wolle, denn mit solchen Daten könne man den Verkehr besser steuern. Mit dem Änderungsantrag greife man nicht nur Vorschläge des Bundesrates in Bezug auf landwirtschaftliche Fahrzeuge auf, sondern sehe auch eine Verordnungsermächtigung vor, auf deren Grundlage man eventuelle Mautausweichverkehre vermeiden wolle. In Bezug auf die Kommunen, die Baulastträger für Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen seien, werde man dafür sorgen, dass die Mittel bei den entsprechenden Baulastträgern ankämen. Was die Mautharmonisierung angehe, werde man Zusagen einhalten, die man dem Gewerbe gegeben habe. Man fordere die Bundesregierung auf, weitere Fördertatbestände zu schaffen, damit möglichst alles von den im Rahmen der Mautharmonisierung zugesagten 450 Millionen Euro auch bei den entsprechenden Gewerbetreibenden ankomme. Man strebe bei der LKW-Maut an, künftig die tatsächlichen Belastungen zu berücksichtigen, die durch Verkehre entstünden. Dies bedeute auch, dass man die tatsächlichen Achslasten ins Kalkül ziehe. Bei Forderungen nach der Einbeziehung von Lärm- und Luftbelastung müsse man aber beachten, dass der Rahmen für die Berechnung der Maut durch EU-Richtlinien bestimmt werde. Fortschritte bei der Anlastung der tatsächlichen Kosten seien daher auch von einer Fortentwicklung dieser Richtlinien abhängig.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, sie stimme der Ausweitung der LKW-Maut auf die Bundesstraßen zu und sehe dies auch als ein Resultat ihrer Beharrlichkeit bei diesem Thema. Sie hoffe, dass auch die von ihr in einem Änderungsantrag geforderte Fernbusmaut Realität werde. Es solle zwar nach den Vorstellungen der Koalitionsfraktionen dazu einen Prüfauftrag geben; aus ihrer Sicht sei es aber geboten, die Fernbusmaut bereits jetzt einzuführen. Sie betonte den verkehrspolitischen und den steuernden Ansatz der Maut, die ihr besonders wichtig seien. Man müsse den Wettbewerbsvorteil des LKW gegenüber der Bahn beseitigen, der zustande komme, weil die externen Kosten, die der LKW verursache, nicht angemessen angelastet würden. Sie sprach sich für gleiche Mautsätze auf Autobahnen und Bundesstraßen aus, weil höhere Mautsätze auf Bundesstraßen erhebliche Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßenverkehrsnetz haben würden. Zu kritisieren sei, dass der Gesetzentwurf hinter den Möglichkeiten zurückbleibe, die bereits jetzt gegeben seien. Dies betreffe etwa die Anlastung der Lärmkosten, bei der man die von der EU eingeräumten Möglichkeiten nicht ausschöpfe. Sie begrüße den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen insbesondere im Hinblick auf den Umgang mit der Mautdatenerfassung. Der Gesetzentwurf enthalte bezüglich des Umgangs mit den erfassten Mautdaten eine große Lücke. Zu begrüßen sei vor allem auch die Regelung zur Übermittlung anonymisierter Daten an offene Datenportale. Dies sei auch ein Fortschritt in der Frage, wie man künftig mit öffentlich generierten Daten umgehen wolle, um die Chancen umsetzen zu können, die die Digitalisierung im Verkehrswesen mit sich bringe. Der Änderungsantrag beinhalte qualitative Verbesserungen an dem Gesetzentwurf, die jedoch nicht weit genug gingen, um dem Gesetzentwurf zustimmen zu können.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, sie sehe eine Ausweitung der LKW-Maut, die zweckgebunden für das System Straße verwendet werden könne, sehr positiv, insbesondere wenn die Einnahmen dem dringend erforderlichen Erhalt der Straßen zugutekämen, und nicht dem Neubau. Als problematisch sehe man aber die Ausdehnung der LKW-Maut auf die Ortsdurchfahrten an. In Fällen, in denen Kommunen dort Träger der Straßenbaulast seien, könne man nicht sicher sein, dass die entsprechenden Einnahmen tatsächlich bei diesen Straßenbaulastträgern ankämen. Zudem fehle in dem Gesetzentwurf auch eine angemessene Regelung für den Bereich der Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen. Man müsse sich zudem im Klaren sein, dass man sich mit der vorgesehenen Regelung auch von der Praxis der internen Berechnung der Maut in der On-Board-Unit entferne und eine externe Lösung wähle, bei der Bewegungsdaten an eine Zentrale übermittelt würden. Die dafür vorgesehenen Regelungen seien zwar grundsätzlich nicht falsch, man müsse aber beobachten, wie damit tatsächlich

umgegangen werde. Sie hoffe jedenfalls, dass – wie bisher – Dritte nicht auf diese Verkehrsdaten mit Aufenthaltsorten zugreifen könnten. Bei dem Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)394 werde sie sich enthalten, weil sie zumindest einen Teilfinanzierungskreislauf Straße für sehr sinnvoll erachte. Dem Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)395 zur Frage einer Fernbusmaut werde sie zustimmen, da sie eine solche Maut im Interesse der Gleichbehandlung für richtig halte. Was den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397 anbelange, sehe sie keine Veranlassung für eine Privilegierung landwirtschaftlicher Fahrzeuge. Bei der Regelung zur anonymisierten Weitergabe von Daten seien die datenschutzrechtlichen Implikationen nicht absehbar.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)394 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)395 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Er hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)397 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Annahme des so geänderten Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 18/9440. Zudem empfiehlt der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)396 zu dem Gesetzentwurf.

## B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen:

Zu 1.

Zu a)

In seiner Stellungnahme von 8. Juli 2016 (Bundesrats-Drucksache 281/16 (Beschluss) vom 8. Juli 2016) hatte der Bundesrat eine Mautbefreiung für landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h gefordert.
Zur Begründung heißt es, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr nicht generell der Mautpflicht unterliegen sollten, um mit der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen unverhältnismäßige Bürokratie zu vermeiden. Durch die Begrenzung der Ausnahme auf die beabsichtigte bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h sei nur mit unerheblichen Einnahmeausfällen zu rechnen. Zudem wäre es unverhältnismäßig, wenn derartige, oft nur gelegentliche Fahrten mautpflichtig würden.
Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung vom 17. August 2016 (Bundestags-Drucksache 18/9440 vom 22. August 2016, Anlage 4) ausgeführt, dass gegen diesen Mautbefreiungstatbestand verfassungsrechtliche Bedenken im Hinblick auf eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes (Artikel 3 des Grundgesetzes) bestünden. Zudem könne das Argument einer angeblichen „unverhältnismäßigen Bürokratie“ nicht überzeugen, da die Mitwirkungspflichten für alle Mautpflichtigen gleich seien.
Der Deutsche Bundestag teilt die Bedenken der Bundesregierung nicht. Der sachliche Unterscheidungsgrund zu gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen ist darin zu sehen, dass Landwirtschaftsunternehmen hauptsächlich Landwirtschaft betreiben und der Transport von Gütern nur eine untergeordnete Tätigkeit darstellt. Bei dieser untergeordneten Tätigkeit fällt der mit der Mauterhebung verbundene bürokratische Aufwand dann auch verhältnismäßig stärker ins Gewicht, als bei gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen. Daher soll dem Vorschlag des Bundesrates für eine Mautbefreiung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h gefolgt werden.

Zu b)

Folgeänderung zu a).

Zu c)

In seiner Stellungnahme von 8. Juli 2016 (Bundesrats-Drucksache 281/16 (Beschluss) vom 8. Juli 2016) hatte der Bundesrat die Bundesregierung gebeten zu prüfen, ob die Mautpflicht nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung auf genau bezeichnete Abschnitte von anderen als Bundesfernstraßen bezeichneten Straßen ausgedehnt werden kann, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren, aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist.
Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung vom 17. August 2016 (Bundestags-Drucksache 18/9440 vom 22. August 2016, Anlage 4) ausgeführt, dass dem Vorschlag des Bundesrates teilweise zugestimmt werden könne. Eine Ausdehnung der Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Landes- und Kommunalstraßen würde von der Bundesregierung mitgetragen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist. Eine solche Regelung habe sich in der Vergangenheit bereits bei den Bundesstraßen bewährt.
Hinsichtlich des ebenfalls vom Bundesrat vorgeschlagenen Ausweitungsgrundes „wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz“ hat die Bundesregierung hingegen Bedenken. Diese Formulierung sei zu unkonkret, so dass das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot betroffen sei, insbesondere weil sich auf der Basis dieser Formulierung eine massive Ausdehnung der Mautpflicht auf Landes- und Kommunalstraßen begründen ließe, was dem Ausnahmecharakter eines modifizierten § 1 Absatz 4 und 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht gerecht würde.
Der Deutsche Bundestag teilt die Bedenken der Bundesregierung nicht. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitungsgrund „wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz“ ist nachvollziehbar in der Bundesrats-Drucksache 281/16 (Beschluss) erläutert und betrifft in der Praxis u.a. Seehafenhinterlandverkehre sowie Straßenanbindungen für Güterverkehrs- und Logistikzentren. Daher soll dem Vorschlag des Bundesrates für eine Verordnungsermächtigung in vollem Umfang gefolgt werden.

Zu 2.

Im Entschließungsantrag Nummer 6 der Bundestags-Drucksache 18/4463 vom 25. März 2015 hat der Deutsche Bundestag beschlossen:

„Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, [...] 6. die Verwendung nicht Personen zuzuordnender Daten der Mauterhebung ausschließlich für Zwecke der Verkehrslenkung und Verkehrsforschung vollständig anonymisiert und in enger Abstimmung mit den Datenschutzbeauftragten nutzbar zu machen.“.

Mit dem neuen § 9 Absatz 7 des Bundesfernstraßenmautgesetzes soll dieser Beschluss umgesetzt werden.

Die Regelung geht über den Entschließungsantrag des Deutschen Bundestages hinaus, weil eine Beschränkung auf Zwecke der Verkehrslenkung und Verkehrsforschung nicht erfolgt. Hierfür wäre es erforderlich, dass etwaige Interessenten einen Antrag z.B. beim Bundesamt für Güterverkehr stellen, damit geprüft werden kann, ob die Verwendung für Zwecke der Verkehrslenkung und Verkehrsforschung erfolgen soll. Dieses Verfahren wäre administrativ sehr aufwändig. Daher sollen die Daten in anonymisierter Form auf dem offenen Datenportal mCLOUD oder einem Nachfolgeportal allen Interessierten zur Verfügung gestellt werden.

Der neue Absatz 7 legt fest, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Mautdaten nach § 4 Absatz 3 Nummer 1, 2 und 6 BFStrMG in anonymisierter Form an das offene Datenportal mCLOUD oder ein Nachfolgeportal übermittelt. Die Daten nach den anderen Nummern des § 4 Absatz 3 BFStrMG sind nur für interne Zwecke der Mauterhebung relevant und sollen daher nicht veröffentlicht werden. Ort und Zeit der Mautentrichtung (= Nummer 3) haben keinen Bezug zur Befahrung des mautpflichtigen Streckennetzes. Gleiches gilt für den Einbuchungszeitraum und die Belegnummer bei der manuellen Buchung (= Nummer 4). Das Kennzeichen (= Nummer 5) würde im Zuge der Anonymisierung ohnehin gelöscht werden. Die Identifikationsnummer des Betreibers oder eines Anbieters des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (= Nummer 7) dient der internen Zuordnung der Zahlungsflüsse. Die Identifikationsnummer des Fahrzeuggerätes (= Nummer 8) und die Vertragsnummer des Nutzers (= Nummer 9) würden im Zuge der Anonymisierung ebenfalls gelöscht werden. Die Positionsdaten des Fahrzeuggeräts (= Nummer 10) werden unmittelbar nach Durchlaufen des Erkennungsprozesses zu mautpflichtigen Abschnitten aggregiert und die Rohdaten gelöscht. Daher stehen diese Daten für eine Veröffentlichung ebenfalls nicht zur Verfügung.

Der genaue zeitliche Abstand der Datenübermittlung muss noch bestimmt werden. Kurze Abstände, d.h. eine regelmäßige Einspeisung der Daten in das Datenportal mCLOUD oder ein Nachfolgeportal, sind anzustreben. Die Mautdaten auf dem Datenportal mCLOUD oder einem Nachfolgeportal werden jedem Interessierten zur Verfügung gestellt. Die Zurverfügungstellung der Daten muss gebührenfrei erfolgen, da nur so sichergestellt werden kann, dass auch finanzschwache Interessierte (z.B. Lehrstühle oder Startup-Unternehmen) auf die Daten zugreifen können. Die Daten müssen darüber hinaus die üblichen Kriterien der mCLOUD oder einem Nachfolgeportal erfüllen und in standardisierter Form zur Verfügung gestellt werden.

Die Kosten für die Übermittlung und Bereitstellung der Daten sind vom Bund zu tragen. Die notwendigen Personalstellen und Sachmittel für das Bundesamt für Güterverkehr und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sind im Bundeshaushalt im Einzelplan 12 bereit zu stellen

Berlin, den 9. November 2016

**Dr. Valerie Wilms**
Berichterstatterin